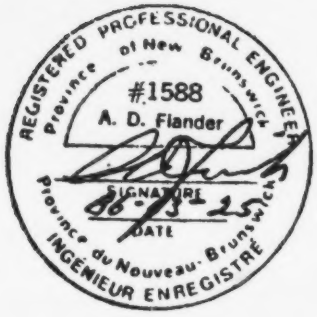
RÉSUMÉ ADMINISTRATIF

ETUDE POUR AMELIORER LES SERVICES AERIENS DE MONCTON



Préparée par

Ministère de l'Expansion industrielle régionale

Mars 1986

Suite 200, 335 Queen Street,
P.O. Box 207, Fredericton,
New Brunswick E3B 1B1
(506) 458-8455

FGA FLANDER - GOOD ASSOCIATES LTD

RESUME ADMINISTRATIF

1.0 INTRODUCTION

1.1 Historique

Moncton est le centre géographique des trois provinces maritimes et, dans une certaine mesure, le centre pour les voyages régionaux. A la suite des changements proposés récemment dans la politique fédérale sur le transport aérien, il existe de nombreuses possibilités de rationaliser les services aériens passagers dans l'ensemble de la région atlantique, ainsi que dans la région de Moncton. La Commission canadienne des transports a reçu un certain nombre de demandes de permis pour la dispensation de services aériens interrégionaux et intrarégionaux dans la région atlantique. De plus, les transporteurs régionaux et nationaux procèdent à la rationalisation de leurs services.

Afin que la région de Moncton soit dotée des services aériens dont elle a besoin pour maintenir et augmenter sa croissance économique, il a été jugé nécessaire de préparer un bon document de base. Ce rapport vise à fournir un document de base et à donner une indication de la nature et de la portée des services qui pourraient être dispensés pour répondre à la demande identifiée. On donne également une évaluation générale de la qualité et des caractéristiques des services aériens nécessaires, y compris une évaluation des options de réseaux de services aériens locaux qui répondraient à la demande. Ces évaluations donnent un indice de la rentabilité financière générale d'un service aérien local desservant spécifiquement Moncton.

1.2 Portée et objectifs

La portée et les objectifs de ce projet peuvent être résumés comme suit :

1) Etablissement de la demande de services aériens à destination et en provenance de la région de Moncton. Cette analyse porte

principalement sur le trafic passagers bien qu'elle comprenne à titre de composante supplémentaire, les différentes possibilités et l'impact du trafic des marchandises légères par rapport au transport de colis par exprès et au transport du courrier.

2) Un profil de la demande actuelle comprenant les divers facteurs tels que origine et destination, horaire, fréquence du service, fiabilité, tarifs acceptables et vols de correspondance.

3) Une analyse et évaluation des données sur la demande :

   a) En tenant compte des services aériens actuels à destination et en provenance de Moncton;
   b) En tenant compte de l'extension possible des services aériens à destination et en provenance de Moncton; et
   c) En fonction d'un système de services aériens locaux complètement nouveau, administré soit séparément par rapport à a et b ci-dessus ou avec a et b ci-dessus.

4) Le coût et les revenus de ces services ont été analysés. Cette analyse comprend entre autres, une analyse financière assez approfondie pour indiquer les incidences des subventions relativement à des nouveaux services aériens locaux. L'analyse des subventions comprend l'évaluation de l'importance et de l'échéancier de ces subventions.

SERVICES AERIENS LOCAUX

On a effectué une analyse financière et fonctionnelle détaillée des différentes options de réseaux de services aériens locaux qui pourraient être mis sur pied afin d'améliorer les services aériens locaux à Moncton et dans d'autres localités de la région. L'analyse a révélé que pour qu'une ligne aérienne puisse atteindre le seuil de rentabilité, elle devrait exiger des tarifs trois fois plus élevés que les tarifs considérés compétitifs. La subvention annuelle d'exploitation (en présumant une tarification concurrentielle normale) se chiffrerait entre 0,91 million de

dollars et 1,2 millions de dollars, selon le réseau mis en place. Ce manque de rentabilité financière d'un réseau de services aériens locaux peut être attribué à la faible demande et au dynamisme de l'industrie aérienne à la suite des modifications apportées récemment à la politique canadienne sur le transport aérien. Vu qu'il est peu probable que les transporteurs aériens locaux puissent améliorer les services aériens à Moncton, il est essentiel d'encourager les transporteurs régionaux et nationauc à assurer des services adéquats.

Ce résumé administratif a été rédigé afin de regrouper les résultats de l'étude. Il offre une stratégie générale de développement pour la prestation des services aériens à Moncton. Les améliorations qui pourraient être apportées aux services aériens actuels sont présentées en ordre de priorité dans la prochaine partie.

STRATEGIES POUR AMELIORER LES SERVICES AERIENS DE MONCTON

L'étude sur les services aériens de Moncton comprend essentiellement une évaluation de la demande et des services aériens actuels, une évaluation des effets possibles de la nouvelle politique sur le transport aérien, une analyse du potentiel du marché à l'avenir et une évaluation des différentes options de services aériens locaux. A la suite de cette analyse et vu qu'un réseau de services aériens locaux a peu de chances d'être financièrement rentable, on a élaboré des stratégies générales pour améliorer les services aériens, ces stratégies étant présentées et expliquées ci-dessous.

La possibilité d'augmenter le trafic aérien pour les services régionaux à Moncton est reliée principalement au service à Halifax, Charlottetown, Sydney et St. John's. Il est également possible d'intégrer les services sur les liaisons Charlo/Bathurst et Saint-Léonard/Fredericton/Moncton.

Le facteur le plus important de tout service aérien est la fiabilité. Récemment, les gens d'affaires de Moncton ont fait face à un nombre inacceptable de retards et d'annulations des vols régionaux surtout à

destination et en provenance de Halifax et de Terre-Neuve. Cette situation a donné lieu à des trajets de très longue durée et à un nombre accru de voyages par automobile à destination de Halifax en provenance de Moncton dans le but soit de faire des affaires à Halifax ou d'y prendre un vol de correspondance vers l'est. Cette augmentation de la durée totale des trajets a également augmenté le coût des voyages. L'amélioration de la fiabilité des services aériens régionaux devrait permettre d'augmenter la demande pour certaines liaisons aériennes régionales.

Le service de retour la même journée est un critère qui est étroitement lié à la fiabilité. C'est un des principaux aspects des services aériens actuels qui doit être amélioré. Avant d'établir la demande de services de retour la même journée, et de déterminer les services actuels qui ne répondent pas à cette demande, il importe d'établir des lignes directrices concernant l'heure des vols de retour la même journée. Ces lignes directrices peuvent être perçues comme des critères applicables soit aux voyages régionaux ou extrarégionaux. Les critères en question découlent des discussions tenues avec divers gens d'affaires dans la région de Moncton qui utilisaient les services aériens pour des fins commerciales. Ces critères devraient être respectés dans la mesure du possible dans la planification de futurs services aériens de Moncton.

La première heure de départ considérée acceptable à partir du point d'origine est 7 heures, tandis que l'heure de départ préférée est 8 heures. Il faut que le voyageur dispose d'un minimum de 6 heures au point de destination pour faire une journée d'affaires avant de retourner le même jour. L'heure de retour préférée à Moncton pour un voyage à l'intérieur de la région est de 17 heures à 19 heures. L'heure de retour préférée des villes de l'extérieur telles que Ottawa, Toronto et Montréal est 20 heures. On considère 23 heures comme étant la dernière heure d'arrivée acceptable pour le retour la même journée. On considère un maximum d'une heure d'attente pour les vols de correspondance à un aéroport intermédiaire comme étant raisonnable.

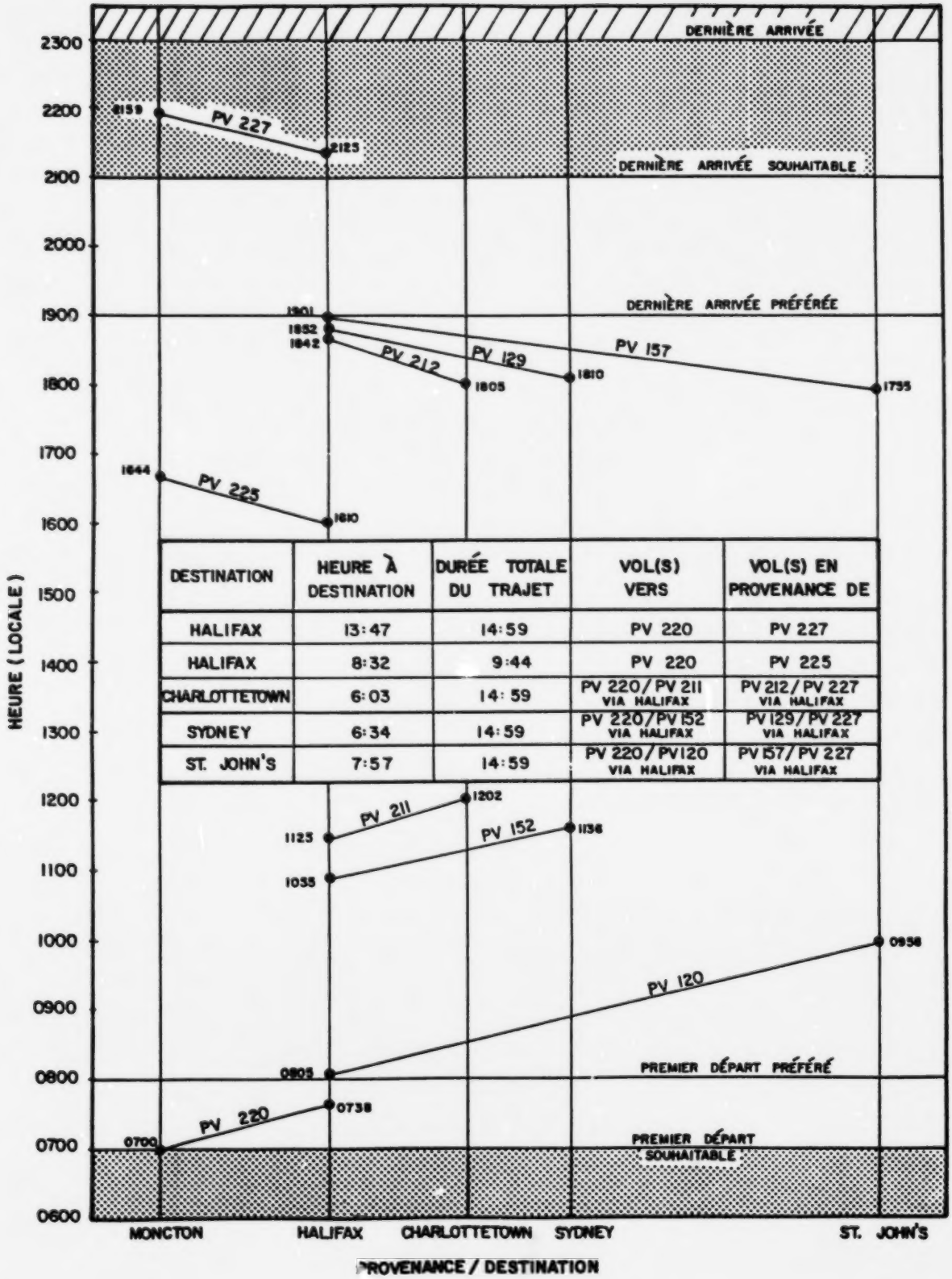
Les commentaires présentés ci-dessous concernant les services de retour la même journée pour les voyages dans la région sont fondés sur les horaires

d'été de 1985 utilisés dans la présente étude. Les figures 1 et 2 présentent une illustration graphique des possibilités de services de retour la même journée entre Moncton et les autres centres régionaux. L'analyse de ces graphiques permettent de mieux comprendre les renseignements qui suivent.

L'analyse des horaires des services aériens actuels (Figures 1 et 2) relativement aux voyages régionaux, révèle qu'il existe des lacunes si l'on compare les heures de vols aux critères des services de retour la même journée mentionnés ci-dessus. Pour le retour de Moncton à Halifax, il existe deux excellentes possibilités de retour la même journée. Toutefois, dans la direction inverse (retour la même journée de Halifax à Moncton), il est possible d'améliorer les horaires actuels. Actuellement, un vol part de Halifax à 6 heures. En retardant le départ à 7 heures, on offrirait un excellent service de retour la même journée de Halifax à Moncton. On reconnaît que cette démarche pourrait entraîner des problèmes aux lignes aériennes par rapport à l'utilisation générale de l'aéronef. Toutefois, on devrait étudier cette possibilité avec les lignes aériennes.

Les plus graves lacunes dans le service de retour la même journée en ce qui a trait aux voyages régionaux touchent le service entre Moncton et les villes de Charlottetown, Sydney et St. John's. Les gens d'affaires ont signalé que l'amélioration des services actuels de retour la même journée à ces localités constitue une haute priorité. Conséquemment, ces points offrent des possibilités intéressantes en ce qui a trait à l'accroissement du trafic aérien de ces lignes aériennes.

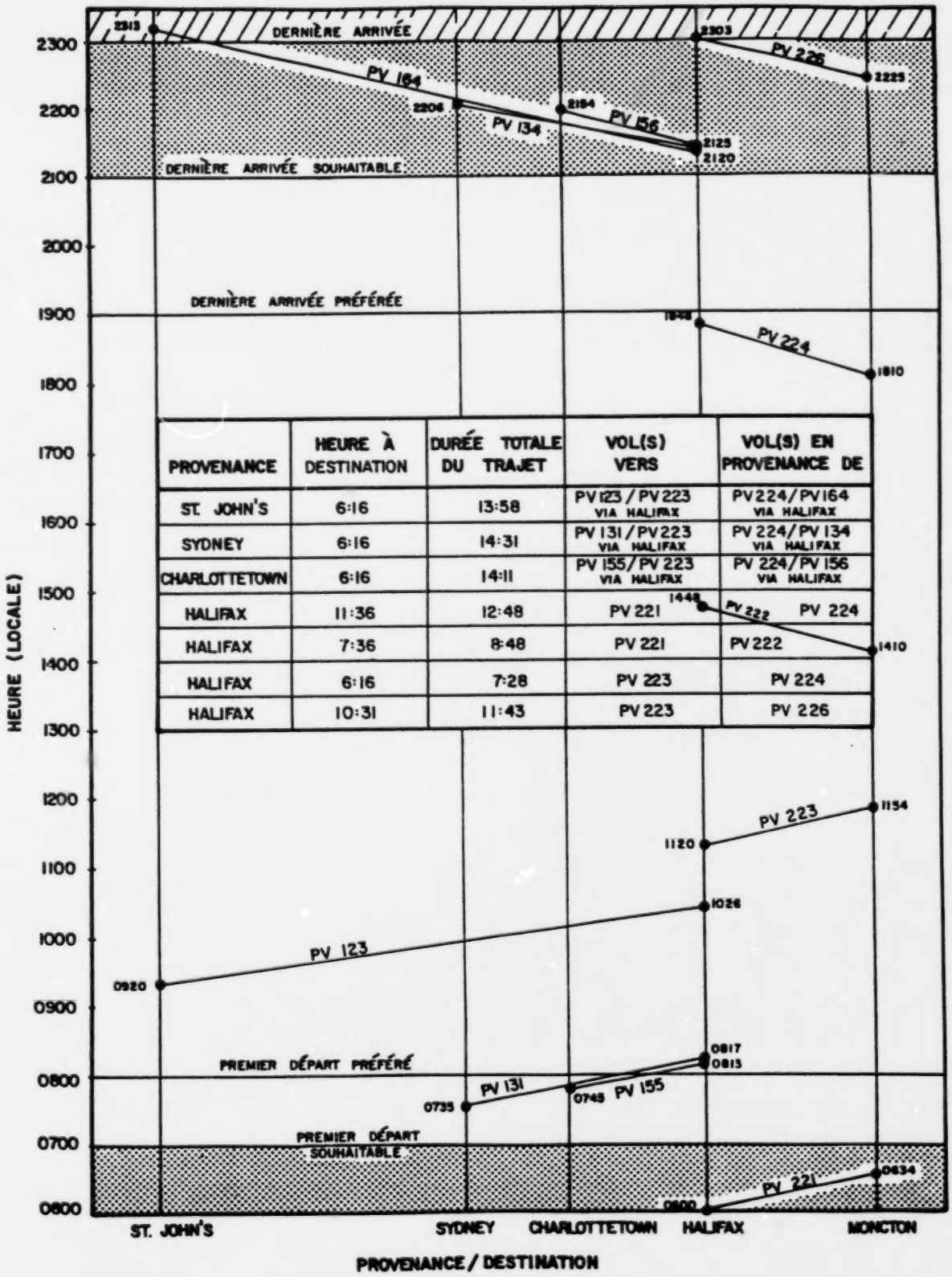
Pour ce qui est du service de Moncton à Charlottetown, pour un voyage de retour la même journée, le voyageur est obligé actuellement de prendre le vol de départ à 7 heures pour arriver de nouveau chez-lui à 21 h 59. Cela représente une durée totale de voyage (sans inclure le temps d'accès au sol) de 15 heures, une durée qui ne correspond pas à la distance que comporte un tel voyage. Le voyageur ne dispose que de 6 heures pour faire des affaires à Charlottetown. Ce qui est encore plus grave, ce sont les 6½ heures d'attente qu'il faut passer à Halifax pour les vols de correspondance. Ce genre de service ne peut pas être considéré comme étant



DESTINATION	HEURE À DESTINATION	DURÉE TOTALE DU TRAJET	VOL(S) VERS	VOL(S) EN PROVENANCE DE
HALIFAX	13:47	14:59	PV 220	PV 227
HALIFAX	8:32	9:44	PV 220	PV 225
CHARLOTTETOWN	6:03	14:59	PV 220 / PV 211 VIA HALIFAX	PV 212 / PV 227 VIA HALIFAX
SYDNEY	6:34	14:59	PV 220 / PV 152 VIA HALIFAX	PV 129 / PV 227 VIA HALIFAX
ST. JOHN'S	7:57	14:59	PV 220 / PV 120 VIA HALIFAX	PV 157 / PV 227 VIA HALIFAX

FIGURE 1: POSSIBILITÉS DE RETOUR LE MÊME JOUR DE MONCTON VERS (HALIFAX - CHARLOTTETOWN - SYDNEY - ST. JOHN'S)

FIANDER-GOOD ASSOCIATES LTD.



PROVENANCE	HEURE À DESTINATION	DURÉE TOTALE DU TRAJET	VOL(S) VERS	VOL(S) EN PROVENANCE DE
ST. JOHN'S	6:16	13:58	PV 123 / PV 223 VIA HALIFAX	PV 224 / PV 164 VIA HALIFAX
SYDNEY	6:16	14:31	PV 131 / PV 223 VIA HALIFAX	PV 224 / PV 134 VIA HALIFAX
CHARLOTTETOWN	6:16	14:11	PV 155 / PV 223 VIA HALIFAX	PV 224 / PV 156 VIA HALIFAX
HALIFAX	11:36	12:48	PV 221	PV 222 PV 224
HALIFAX	7:36	8:48	PV 221	PV 222
HALIFAX	6:16	7:28	PV 223	PV 224
HALIFAX	10:31	11:43	PV 223	PV 226

FIGURE 2: POSSIBILITÉS DE RETOUR LE MÊME JOUR DE (ST. JOHN'S - SYDNEY - CHARLOTTETOWN - HALIFAX) VERS MONCTON

FIANDER-GOOD ASSOCIATES LTD.

un service adéquat de retour la même journée; il faudrait améliorer le service de façon à réduire la durée totale du voyage et le temps d'attente pour les vols de correspondance à l'aéroport de Halifax.

De Moncton à Sydney, la situation est semblable. La durée totale du voyage à partir du vol de départ jusqu'au vol d'arrivée au point d'origine est de 15 heures. Pendant ce temps, le voyageur ne dispose que de 6 heures et 34 minutes pour faire des affaires à Sydney tandis qu'il doit attendre 5 heures 50 minutes à l'aéroport de Halifax pour les vols de correspondance. La médiocrité du service de retour la même journée a éliminé la demande de services aériens entre ces deux localités. Les discussions des groupes spéciaux avec différents gens d'affaires à Moncton ont révélé que Sydney offre une importante demande potentielle de voyages d'affaires et qu'un grand nombre de voyages sont effectués actuellement par voiture en raison des horaires de vols peu pratiques. Un voyage par voiture prend 5 heures dans chaque direction. L'amélioration des horaires de vol de façon à permettre le retour la même journée dans des conditions raisonnables aurait probablement pour effet d'augmenter substantiellement le trafic passagers aériens entre ces points. Cela s'applique également à d'autres localités de la région, mais à un degré moindre cependant.

De Moncton à St. John's, la durée du trajet pour le service de retour la même journée est de 15 heures (même que vers Sydney et Charlottetown). Le voyageur dispose donc de près de 8 heures pour faire des affaires à St. John's. Toutefois, l'attente pour le vol de correspondance à Halifax dans le cas du retour à Moncton est de 2 heures et 25 minutes. Si le temps d'attente pour le vol de correspondance était réduit à 1 heure, le service de retour la même journée de Moncton à St. John's serait adéquat et la durée totale du trajet serait réduite.

Les données ci-dessus soulignent les lacunes du service de retour la même journée de Moncton à Sydney, Charlottetown, St. John's et Halifax. Il existe un besoin de services de retour la même journée à partir des localités susmentionnées jusqu'à Moncton. Actuellement, il y a un certain nombre de possibilités de retour la même journée de Halifax à Moncton. Toutefois, pour répondre aux critères établis par les gens d'affaires en ce

qui a trait aux heures d'arrivée et de départ pour le service de retour la même journée, il faut changer le vol tôt en matinée de Halifax à Moncton. Actuellement, ce vol part de Halifax à 5 heures, soit 2 heures plus tôt que l'heure de départ souhaitable en matinée et une heure avant la première heure de départ acceptable. Si ce vol (PV 221) partait à 7 heures, il existerait un certain nombre de possibilités de retour la même journée, chacune donnant suffisamment de temps au voyageur pour faire des affaires à Moncton.

De Sydney à Moncton, les horaires de vol actuels n'assurent pas des possibilités réalistes de retour la même journée. Il faut un total de 14 heures et 31 minutes à partir du départ le matin de Sydney jusqu'à l'arrivée de retour tard en soirée.

Cette possibilité donne 6 heures et 16 minutes au sol à Moncton, mais il faut attendre 5 heures et 40 minutes à l'aéroport de Halifax pour les vols de correspondance. L'heure de départ en matinée et l'heure d'arrivée de retour en soirée répondent au critère d'acceptabilité pour le service de retour la même journée. Toutefois, la longue attente à Halifax ne répond pas au critère d'acceptabilité et c'est cet aspect qui a besoin d'être amélioré. Une attente d'une heure réduirait la durée totale du trajet également.

La possibilité de retour la même journée de Charlottetown à Moncton est très semblable à celle de Sydney. L'heure de départ en matinée et l'heure d'arrivée en soirée sont dans les limites acceptables, ainsi que le temps disponible au sol au point de destination. Toutefois, l'attente pour les vols de correspondance à Halifax n'est pas acceptable et c'est un aspect qui doit être amélioré.

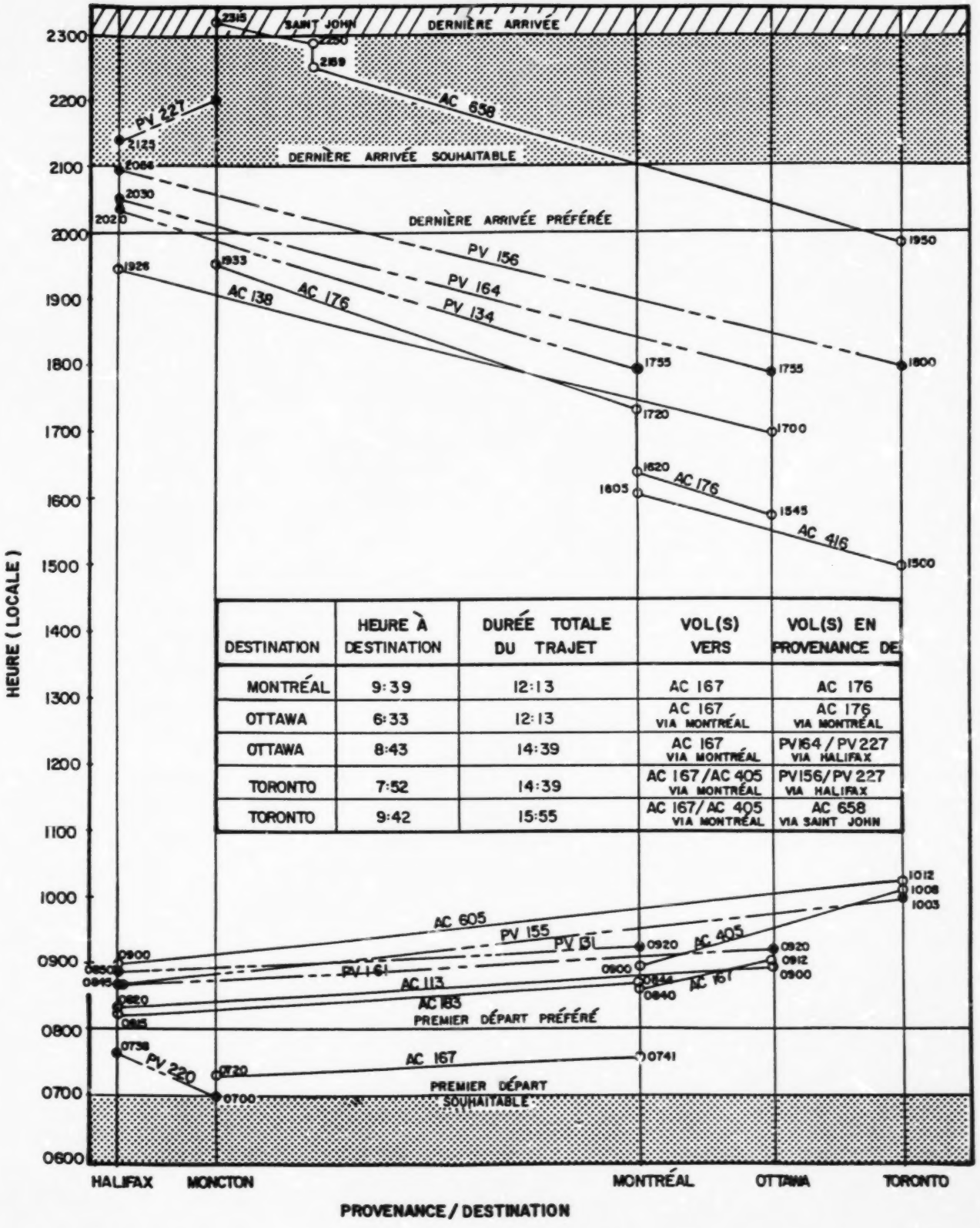
Les commentaires ci-dessus s'appliquent également aux possibilités de retour la même journée de St. John's à Moncton. De plus, l'arrivée de retour a lieu après 23 heures, soit la dernière heure d'arrivée acceptable (23 h 13). Une arrivée en soirée plus tôt ainsi que des attentes moins longues pour les vols de correspondance rendraient les possibilités de retour la même journée acceptables.

Les observations ci-dessus mentionnent les améliorations qui pourraient être apportées aux services de retour la même journée dans le cas des voyages régionaux à destination et en provenance de Moncton. Dans la plupart des cas, la diminution du temps d'attente pour les vols de correspondance à l'aéroport de Halifax permettrait de répondre beaucoup mieux aux besoins de service de retour la même journée. Les gens d'affaires ont signalé clairement qu'il est essentiel d'avoir un service pratique de retour la même journée, et que la prestation d'un tel service augmenterait la fiabilité et la demande actuelle. L'aspect pratique de telles possibilités diminuerait la durée totale du trajet et le coût des voyages.

Les possibilités de retour la même journée pour la liaison avec Montréal, Ottawa et Toronto sont des aspects que les gens d'affaires de Moncton considèrent également importants. Bien que les services aériens actuels à ces régions offrent un bien meilleur service que celui qui existe pour les voyages aériens dans la région, il serait possible d'apporter des changements qui amélioreraient le service de retour la même journée. Les figures 3 et 4 illustrent les possibilités actuelles de retour la même journée entre Moncton et les centres extérieurs mentionnés ci-dessus. La discussion ci-dessous sera fondée sur ces deux figures.

Actuellement, le service de retour la même journée de Moncton à Montréal est bon. Il y a un vol direct partant de Moncton à 7 h 20. Ce vol donne un total de 9 heures et 39 minutes au sol à Montréal, l'arrivée de nouveau à Moncton ayant lieu à 19 h 33. Un service adéquat de retour la même journée à Ottawa est également disponible.

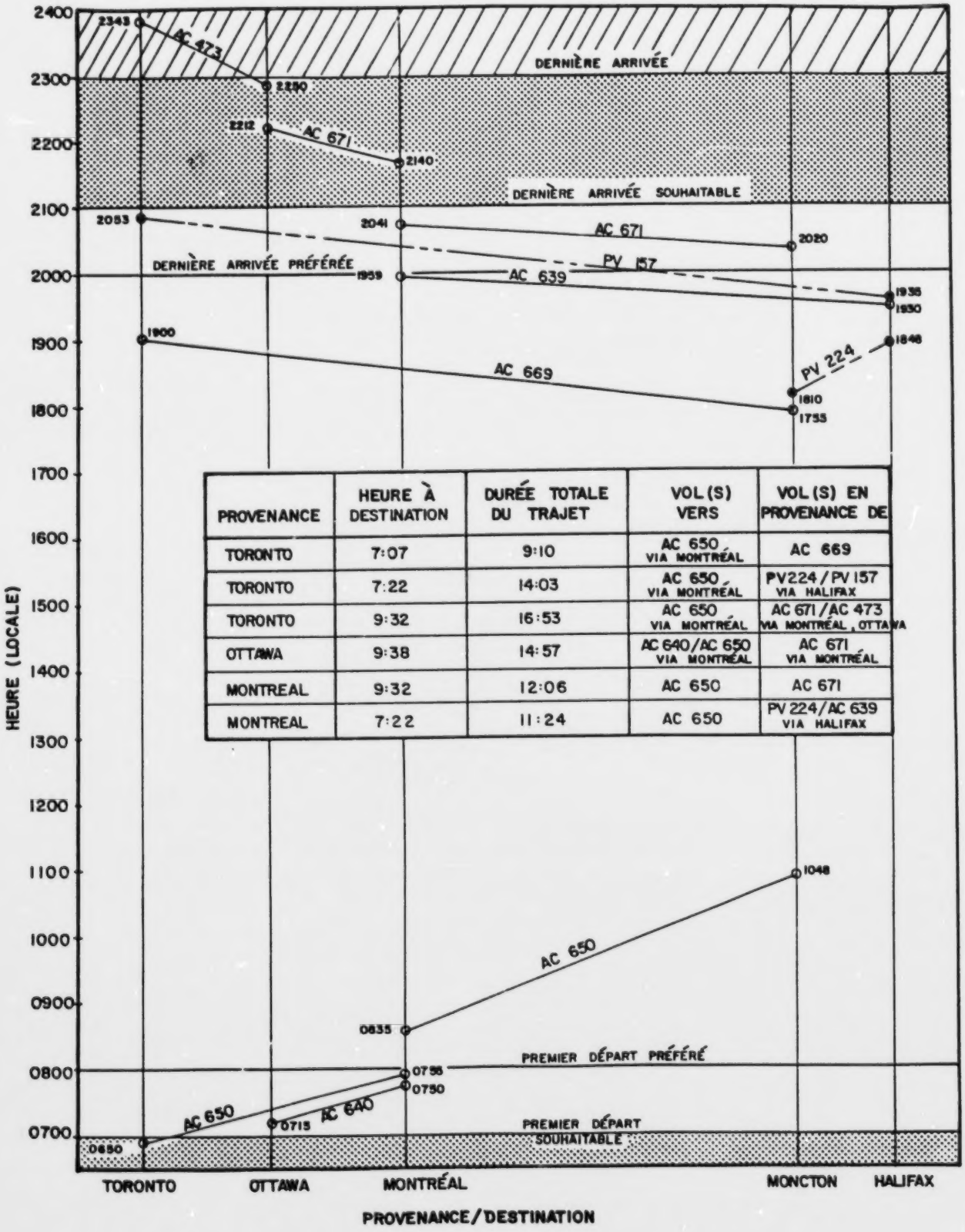
Il faut améliorer le service de retour la même journée de Moncton à Toronto. Actuellement, la possibilité la plus pratique oblige le voyageur à partir de Moncton à 7 h 20 pour arriver de nouveau à 23 h 15. Cela représente une durée totale du trajet de près de 16 heures (le temps d'accès au sol à destination et à provenance de l'aéroport n'étant pas compris), et 9 heures et 42 minutes au sol à Toronto. Il serait souhaitable de réduire ce temps à Toronto d'environ deux heures. Cela exigerait un départ de Toronto à 17 h 50 plutôt qu'à 19 h 50 (AC 658) et



DESTINATION	HEURE À DESTINATION	DURÉE TOTALE DU TRAJET	VOL(S) VERS	VOL(S) EN PROVENANCE DE
MONTRÉAL	9:39	12:13	AC 167	AC 176
OTTAWA	6:33	12:13	AC 167 VIA MONTRÉAL	AC 176 VIA MONTRÉAL
OTTAWA	8:43	14:39	AC 167 VIA MONTRÉAL	PV164 / PV227 VIA HALIFAX
TORONTO	7:52	14:39	AC 167/AC 405 VIA MONTRÉAL	PV156/PV 227 VIA HALIFAX
TORONTO	9:42	15:55	AC 167/ AC 405 VIA MONTRÉAL	AC 658 VIA SAINT JOHN

FIGURE 3: POSSIBILITÉS DE RETOUR LE MÊME JOUR DE MONCTON VERS (MONTRÉAL - OTTAWA - TORONTO)

FIANDER-GOOD ASSOCIATES LTD.



PROVENANCE	HEURE À DESTINATION	DURÉE TOTALE DU TRAJET	VOL(S) VERS	VOL(S) EN PROVENANCE DE
TORONTO	7:07	9:10	AC 650 VIA MONTRÉAL	AC 669
TORONTO	7:22	14:03	AC 650 VIA MONTRÉAL	PV224 / PV 157 VIA HALIFAX
TORONTO	9:32	16:53	AC 650 VIA MONTRÉAL	AC 671 / AC 473 VIA MONTRÉAL, OTTAWA
OTTAWA	9:38	14:57	AC 640/AC 650 VIA MONTRÉAL	AC 671 VIA MONTRÉAL
MONTREAL	9:32	12:06	AC 650	AC 671
MONTREAL	7:22	11:24	AC 650	PV 224/AC 639 VIA HALIFAX

FIGURE 4: POSSIBILITÉS DE RETOUR LE MÊME JOUR (MONTRÉAL - OTTAWA - TORONTO) VERS MONCTON

FIANDER-GOOD ASSOCIATES LTD.

une arrivée à Moncton via Saint John à 21 h 15. En modifiant ainsi l'horaire, cela donnerait un service adéquat de retour la même journée pour les voyages aériens de Moncton aux trois principaux centres externes dans l'est du Canada.

Le service de retour la même journée de Toronto à Moncton est très adéquat. Sauf pour un vol de départ qui a lieu en matinée à 6 h 50 (AC 650) à partir de Toronto, toutes les autres heures de vols pour le service de retour la même journée répondent aux critères établis par les gens d'affaires de Moncton. Si l'heure du vol de départ en matinée pouvait être changée à 7 heures ou 8 heures, ce service de retour la même journée serait excellent.

Les observations présentées ci-dessus portaient sur l'amélioration des vols actuels de façon à assurer un service de retour la même journée pour les voyages reliés à Moncton. C'est un besoin important pour les voyages d'affaires, surtout en ce qui concerne les voyages dans la région. Bien que le retour la même journée soit souhaitable pour aller vers d'autres localités extérieures également, bon nombre de gens d'affaires ont proposé que le niveau minimum de service soit un service permettant de se rendre à destination en soirée pour retourner la soirée suivante. Un tel arrangement permettrait au voyageur de faire une pleine journée de travail au point de destination tout en passant une seule soirée à l'extérieur de chez lui. Cette exigence minimale est importante et devrait être considérée lors de tout changement majeur apporté aux horaires des services aériens.

Les discussions tenues avec les gens d'affaires ont révélé qu'ils sont pleinement conscients que le service de jet régional est coûteux et que ce genre de service peut être assuré de façon plus économique avec un aéronef turbopropulseur. Toutefois, il importe que ce type d'aéronef ait une cabine conçue de façon que les passagers aient assez d'espace pour les jambes et pour s'asseoir confortablement et de façon à réduire le bruit dans la cabine provenant des moteurs. Les services durant le vol ne sont pas considérés comme une nécessité en raison de la courte durée des vols. La distribution de journaux/revues et de café répondraient à la plupart des

besoins de services durant le vol.

L'aéronef Hawker Siddeley 748 qui était utilisé par Air Maritime n'était pas considéré fiable ou confortable par les gens d'affaires. Le bruit durant le vol et les nombreux vols annulés de Air Maritime par le passé n'ont pas donné aux gens d'affaires une très bonne image de ce transporteur. Le facteur critique pour ce qui est d'un service aérien en général, et un service régional en particulier, est la prestation constante d'un service fiable et ponctuel. La faible ponctualité des vols pour les services aériens régionaux précédents a réduit le volume de trafic aérien régional relié à Moncton en deçà de son potentiel.

En plus des exigences citées ci-dessus, il faudrait envisager d'améliorer la qualité des services aériens à Moncton dans un certain nombre de régions.

Les gens d'affaires désirent voir augmenter le nombre de places disponibles pendant les périodes de pointe, plus précisement pendant la saison de pointe ainsi que les lundis et les vendredis pendant la semaine. Actuellement, il y a des difficultés à obtenir des réservations en raison des coefficients de remplissage qui sont constamment élevés pour les vols durant les jours de pointe de la semaine. Le caractère spontané des voyages d'affaires souvent ne permet pas de réserver un siège sur un vol en particulier bien longtemps à l'avance. Par conséquent, il y a une demande cachée pendant ces périodes de pointe.

Le service aérien est considéré inadéquat également pour l'accès à la région de la Nouvelle-Angleterre, en particulier Boston. Il faut une heure plus pratique pour les vols de correspondance entre Boston et Moncton afin de répondre à cette demande nord-sud.

Bien que l'analyse effectuée pour un réseau de services aériens locaux ait révélé qu'un tel réseau ne serait pas financièrement rentable, les lignes aériennes régionales devraient étudier la possibilité d'étendre leur route. En plus de la demande mentionnée précédemment entre Moncton et les principaux centres de Halifax, Charlottetown, Sydney et St. John's, il

existe une certaine demande pour des services aériens entre Charlo/Bathurst et Moncton, ainsi que Saint-Léonard et Fredericton/Moncton.

En terminant, le présent résumé administratif a identifié les secteurs où des améliorations peuvent être apportées aux services aériens actuels afin de répondre à la demande de voyages aériens dans la région de Moncton. Les deux plus importants éléments de tout service aérien sont la fiabilité et la possibilité de retour la même journée aux centres régionaux nommés ci-dessus ainsi qu'aux localités à l'extérieur de la région (Montréal, Ottawa et Toronto). Ces points régionaux et extrarégionaux sont des régions où les transporteurs auraient la possibilité de répondre à ces besoins.